

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 4. Warszawa 15 marca 1933 r. Rok XV

TREŚĆ:

SPRAWY OGÓLNE I OSOBOWE.

25.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 1 lutego 1933 r. Nr. O. Or. II. 50/2 w sprawie zmiany § 40 Instrukcji Biurowej dla Ministerstwa Komunikacji.

W § 40 Instrukcji Biurowej dla Ministerstwa Komunikacji ustęp 11-ty otrzymuje brzmienie następujące:

„Departament Lotnictwa Cywilnego i Biuro Personalne mają dla pism tajnych, a Biuro Wojskowe dla pism „Mob" i „tajnych wojsk." osobne rejestratury (rejestratorów) i maszynistki".

26.

Nr. O. Or. II/50/3, z dnia 8 lutego 1933 r. w sprawie dostosowania tekstu Instrukcji Biurowej dla Ministerstwa Komunikacji do nowego Statutu Organizacyjnego Ministerstwa.

We wszystkich egzemplarzach Instrukcji Biurowej dla Ministerstwa Komunikacji należy poczynić następujące zmiany:

1) w § 1, w ust. 2 zamiast słów: „Wydziału Administracyjnego w Departamencie Ogólnym", wpisać: „Gabinetu Ministra";

2) w § 1, w ust. 3, zamiast słów: „Naczelnikowi Wydziału Administracyjnego" wpisać: „Kierownikowi Gabinetu Ministra";

3) w § 1, w ust. 4, w wierszu drugim, po słowie: „Wydziału" wykreślić wyraz: „Ogólnego" i nawiasy ujmujące następne słowa, a zamiast: „danego Departamentu", wpisać: „w danym Departamencie";

4) w § 1 ust. 6 otrzymuje brzmienie następujące:

„Przez wyrażenie: „Departament", używane w niniejszej Instrukcji, należy rozumieć także Biura Ministerstwa Komunikacji i Gabinet Ministra w Ministerstwie Komunikacji, a przez wyrażenie: „Dyrektor Depertamentu" także Kierowników Biur i Kierownika Gabinetu Ministra";

5) w § 2, w ust. 2 należy przeprowadzić zmianę analogiczną, jak w § 1 ust. 4;

6) w § 2, w ust. 3 p. 10, należy przeprowadzić zmianę taką jak w § 1 w ust. 3;

7) w § 3, w ust. 1 należy przeprowadzić zmianę taką jak w § 1 w ust. 2 oraz skreślić słowa: „z innemi";

8) w § 3, w ust. 3 zamiast słów: „Wydział Sanitarny" wpisać: „Biuro Sanitarno-Kolejowe";

9) w § 5, w ust. 1 i 5, w § 15 ust. 1 wiersz drugi i w § 22 ust. 6 zamiast słów: „Podsekretarza Stanu" ma być: „Podsekretarzów Stanu";

10) w § 15, w ust. 1, w wierszu 3-cim zamiast: „Podsekretarz Stanu" ma być: „Podsekretarze Stanu";

11) w § 28 w ust. 4 zamiast: „Wydziału" ma być: „Biura" zamiast: „Wydziałem" — „Biurem";

12) w § 34, w ust. 14 (Dz. Urz. M. K. Nr. 4 poz. 22 z 1932 r.) należy przeprowadzić zmianę taką jak w § 1 w ust. 2;

13) w § 40 w ust. 4 zamiast „w Departamencie Ogólnym wpisać: „w Gabinecie Ministra";

14) w § 40 w ust. 5 (Dz. Urz. M. K. Nr. 4, poz. 22 z 1932 r.) w przykładzie po słowie „Ruchu" należy wpisać „Kolejowgo".

27.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 30 stycznia 1933 r. Nr. P. O. X. 138/4 w sprawie zakresu egzaminu ścisłego na stanowisko nadzorcy przewodów.

Przy przeprowadzaniu egzaminu ścisłego na stanowisko: „nadzorcy przewodów" przewidziane w rozporządzeniu Min. Komunikacji z dnia 21.I. 1925 Nr. 405/2/25 (Dz. Urz. M. K. Nr. 2, poz. 7, strona 114, Nr. bieżący 129), należy stosować jako obowiązujący podany poniżej zakres egzaminu:

Zakres egzaminu ścisłego na stanowisko nadzorcy przewodów.

Do egzaminu mogą być dopuszczani kandydaci, którzy posiadają przynajmniej dwuletnią służbę przygotowawczą, przy budowie, utrzymaniu i wymianie nadziemnych i podziemnych linij telegraficznych, telefonicznych, blokowych i sygnałowych.

Zakres egzaminu:

a) piśmiennego:

1) umiejętność ułożenia raportu piśmiennego w zakresie służby nadzorcy przewodów,

2) znajomość rachunków w zakresie 4 działań liczbami całemi i ułamkami,

b) ustnego:

1) umiejętność posługiwania się służbowym rozkładem jazdy (z wykluczeniem graficznego),

2) znajomość metrycznego systemu miar i wag,

3) ogólne wiadomości o prądzie elektrycznym, magnetyzmie, ogniwach galwanicznych i akumulatorach,

4) ogólne wiadomości o budowie napowietrznych linij teletechnicznych,

5) znajomość urządzeń linij teletechnicznych, (zwisów przewodów, zachowania skrajni przy przejściu linij ponad drogami żelaznemi i publicznemi, rozmieszczenia poprzecznic, przeplecenia i krzyżowania przewodów),

6) umiejętność naprawy przewodów i kabli napowietrznych i podziemnych,

7) znajomość materjałów, narzędzi i przyrządów używanych do budowy i utrzymania linij telegraficznych, telefonicznych, blokowych i sygnałowych,

8) znajomość urządzeń stacyjnych, telegraficznych, telefonicznych, a w szczególności budowy i działania aparatu telegraficznego, telefonu łącznicy telefonicznej, komutatora szwajcarskiego, odgromników.

9) znajomość przepisów o badaniu i utrzymywaniu ogniw galwanicznych przy urządzeniach teletechnicznych,

10) znajomość przepisów o utrzymywaniu linij teletechnicznych,

11) znajomość przepisów sygnalizacji w zakresie służby nadzorcy przewodów,

12) znajomość przepisów o niesieniu doraźnej pomocy, ze szczególnem uwzględnieniem o niesieniu pomocy porażonym prądem elektrycznym,

13) znajomość instrukcji dla nadzorców przewodów,

14) znajomość przepisów o ewidencji i zarachowaniu materjałów w zakresie służby nadzorcy przewodów,

15) znajomość przepisów o stosunku służbowym pracowników P. K. P. (§§ 17 — 41, 62 — 67, 70 i 71).

Egzamin przeprowadzają Oddziały Dyrekcji Okr. Kolei Państwowych, skład Komisji egzaminacyjnej jest ten sam, jak przy egzaminie dla monterów sygnalizacji.

28.

Nr. P. O. X. 138/29 z dnia 31 stycznia 1933 r. w sprawie składania egzaminów ścisłych na stanowisko referendarza.

Pracowników, posiadających wyższe wykształcenie techniczne i wykazujących się dyplomem inżyniera, których mianowano pracownikami etatowymi w VII grupie uposażenia przed dniem 21 stycznia 1925, a którzy dotychczas nie złożyli egzaminu ścisłego na stanowisko referendarza według § 57

„Przepisów o służbie przygotowawczej i egzaminach pracowników P. K. P. Nr. A 5", Dyrektor Kolei Państwowych może zwolnić od dodatkowego składania tego egzaminu, jeżeli pracownicy ci na podstawie dotychczasowej praktyki w służbie kolejowej nabyli dostateczne doświadczenie i uzdolnienie do piastowania zajmowanych stanowisk.

Dla wszystkich pracowników z wykształceniem wyższem, którzy mają składać egzamin przewidziany na stanowisko referendarza, należy wyznaczać osobne komisje egzaminacyjne, do których w charakterze egzaminatorów z poszczególnych przedmiotów powoływać należy Naczelników, wzgl. Zastępców Naczelników Wydziałów w miejsce członków komisji przewidzianych w § 6 „Przepisów Nr. A. 5".

W Dzienniku Urzędowym Min. Kom. Nr. 2 z 1925 na stronie 32, ustęp 4, oraz w Przepisach Nr. A. 5" w § 6 na stronie 22 i 23, należy zamieścić odpowiednią adnotację.

29.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 23 lutego 1933 r. Nr. P. O. II. 147/2 w sprawie składu Komisji Kwalifikacyjnej dla Centralnego Biura Obrachunków Wagonowych w Warszawie.

W związku z § 31 rozporządzenia Min. Komunikacji z 19.II. 30 r. Nr. P. 1/569/30, o kwalifikowaniu pracowników przedsiębiorstwa P. K. P. (Dz. Urz. M. K. Nr. 9/30, poz. 61), ustanawiam Komisję Kwalifikacyjną dla Centralnego Biura Obrachunków Wagonowych w Warszawie w anlogicznym składzie, jak dla Centralnego Biura Rozrachunków P. K. P. w Bydgoszczy (str. 136 powyższego Dziennika Urzędowego M. K. Nr. 9/30).

Ponieważ Zastępca Naczelnika Centralnego Biura Obrachunków Wagonowych jest jeden z trzech Kierowników Działu wyznaczony na stałe przez Ministerstwo Komunikacji — Komisja, przeto właściwą do kwalifikowania jego, będzie Komisja według składu przewidzianego dla zastępcy, a nie dla Kierownika Działu.

30.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 9 lutego 1933 r. Nr. P. U. III 62 21 w sprawie zaopatrywania pracowników w bezpłatne bilety jednorazowe.

1. W związku z postanowieniami § 6, pkt. 3 i 5 i § 19: „Przepisów o przejazdach i przewozach ulgowych na P. K. P. dla pracowników P. K. P. i ich rodzin" (A. 6), ustalam następujący sposób zaopatrywania pracowników etatowych, kandydatów na pracowników etatowych, pracowników nieetatowych, próbnych i umownych, opłacanych miesięcznie (kontraktowych), mających prawo do korzystania z dokumentów przejazdowych i przewozowych (§ 3, pkt. 1 wymienionych „Przepisów"), tudzież członków ich rodzin (§ 3, pkt. 3 „Przepisów") w bezpłatne bilety jednorazowe imienne na wyjazd na jakikolwiek urlop i w dni wolne od pracy (§ 6, pkt. 3 „Przepisów"), wzgl. na wyjazd w sprawach osobistych (§ 6, pkt. 5 „Przepisów").

2. Pracownicy wymienieni w ustępie 1, mający prawo do ulg przejazdowych i przewozowych, otrzymują na każdy rok kalendarzowy 12 blankietów bezpłatnych biletów jednorazowych dla własnego użytku, tudzież 3 blankiety bezpłatnych biletów dla użytku członków swych rodzin. Blankiety biletów są ujęte w tekturowe okładki i zbroszurowane w formie książeczek, zwanych w dalszym ciągu „książeczkami biletowemi". Książeczki biletowe są drukami ścisłego zarachowania; wydaje się je za opłatą, której wysokość i sposób pobierania ustali Ministerstwo Komunikacji w odrębnem zarządzeniu.

3. Pracownicy samotni otrzymują jedną książeczkę biletową, zawierającą 12 biletów dla ich własnego użytku; pracownicy natomiast, którzy posiadają bezpłatne bilety okresowe imienne, ważne na całą sieć „P. K. P.", otrzymują jedną książeczkę biletową, zawierającą 3 bilety dla członków rodziny.

4. Pracownicy, którzy nabędą prawo do ulg przejazdowych w ciągu roku, otrzymują na dalszą część roku dla siebie i swej rodziny pełną ilość biletów, określoną w ust. 2 niniejszego rozporządzenia.

5. Do wydawania książeczek biletowych uprawnione są Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych (Urzędy podległe bezpośrednio Ministerstwu Komunikacji).

6. Bilet zawiera na pierwszej stronie następujące dane, wzgl. rubryki:

1) rok,
2) numer biletu,
3) klasę biletu,
4) oznaczenie pociągu (osobowy, pośpieszny),
5) wzmiankę o bezpłatnym przewozie bagażu,
6) rubrykę, przeznaczoną do wskazania osób, odbywających podróż na podstawie biletu,
7) rubrykę przeznaczoną do wskazania drogi przejazdu,
8) miejsce na podpis posiadacza biletu,
9) miejsce na stempel kasy biletowej,
10) suchy stempel „Polskie Koleje Państwowe", odciśnięty w dolnej części biletu, w środku rubryki, opisanej wyżej pod 9).

7. Na odwrotnej stronie biletu znajdują się rubryki, przeznaczone do notowania przerw podróży, miejsce na stempel kasy biletowej w razie podjęcia przerwanej podróży, oraz krótko ujęte, najważniejsze postanowienia, wskazujące sposób użycia biletu.

8. Tekturowa okładka książeczki biletowej zawiera na pierwszej stronie następujące dane: Nr. biletów zamieszczonych w książeczce, napis: „P. K. P. książeczka biletowa", oraz rubrykę, przeznaczoną do wskazania imienia, nazwiska i stanowiska służbowego pracownika, któremu książeczka została wydana. Rubrykę tę wypełniają **atramentem** sami pracownicy. Na ostatniej stronie okładki mieści się pouczenie o karach, przewidzianych za nadużycia biletowe.

9. Bilety, zamieszczone w książeczce, uprawniają do przejazdu w ciągu tego roku kalendarzowego, który wskazany jest na pierwszej stronie biletu. Bilety, niezużyte w ciągu danego roku, tracą swą ważność. Wyjątek od zasady, wyrażonej w niniejszym ustępie, omówiony jest w ustępie 18-tym.

10. Wszystkie bilety, zamieszczone w jednej książeczce, zaopatrzone są w ten sam numer. Numer ten uwidoczniony jest również w dowodzie tożsamości osoby wzgl. osób, uprawnionych do korzystania z tych biletów. Zanotowania numeru biletów w dowodzie tożsamości dokonywa Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych (Biuro, Kierownictwo) równocześnie z wydaniem dowodu tożsamości osobie, która dotychczas dowodu nie posiadała, wzgl. z prolongowaniem dowodu tożsamości, wydanego w latach poprzednich. Zanotowanie polega na odciśnięciu w dowodzie pieczęci o następującem brzmieniu: „Bilet Nr. . . . . .“ i wpisaniu atramentem numeru biletu; pieczęć odciska się w dowodach tożsamości, w pierwszym roku ich ważności pod podpisem wystawcy, przy prolongacie zaś — w rubryce, w której dokonywa się prolongaty ważności dowodu na dany rok. Równocześnie wpisuje Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych (Biuro, Kierownictwo) numer wydanego biletu do odpowiedniej rubryki księgi ewidencyjnej dowodów tożsamości.

11. Z pośród dwunastu biletów, które otrzymuje pracownik do swego użytku na przeciąg jednego roku, dziewięć biletów uprawnia do przejazdu pociągami osobowemi, trzy zaś — pociągami pośpiesznemi; z pośród trzech biletów, przeznaczonych dla członków rodziny pracownika, dwa uprawniają do przejazdu pociągami osobowemi, jeden zaś — pociągiem pośpiesznym. Na podstawie biletu uprawniającego zasadniczo tylko do przejazdu pociągiem osobowym, może być odbyta podróż pociągiem pośpiesznym po uiszczeniu pełnej dopłaty wedle obowiązującej taryfy normalnej.

12. W wyjątkowych, zasługujących na uwzględnienie przypadkach może pracownik uzyskać dla siebie, względnie swej rodziny, zezwolenie na przejazd pociągiem pośpiesznym również na podstawie biletu, uprawniającego zasadniczo tylko do przejazdu pociągiem osobowym (§ 16 „Przepisów“). Udzielanie zezwoleń na pociągi pośpieszne służy wyłącznie Dyrektorom K. P., (Naczelnikom Biur, Kierownikowi Przebudowy). Zezwolenie takie wydaje się w formie pisma, o następującej treści: „Zezwolenie na przejazd pociągiem pośpiesznym dla . . . . na przejazd z . . . . do . . . . przez . . . . i z powrotem do . . . . . przez . . . . .“ Pismo winno zawierać ponadto podpis Dyrektora K. P. (Naczelnika Biura, Kierownika), stempel Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych (Biura, Kierownictwa), oraz dwie rubryki: „tam“ i „z powrotem“. Pismo to stempluje podróżny w kasie biletowej i okazuje łącznie z biletem konduktorowi, który przecina odpowiednią rubrykę pisma i biletu.

13. Bilety, uprawniające do przejazdu I klasą są koloru żółtego, drugiej — zielonego, trzeciej — bronzowego. Bilety, przeznaczone dla użytku członków rodzin pracowników są oznaczone na pierwszej stronie — dla odróżnienia od biletów, wydawanych pracownikom — poprzecznym pasem czerwonym szerokości pół centymetra. Jeśli pracownik uzyska w ciągu roku kalendarzowego prawo przejazdu w wyższej klasie, zwraca książeczki z niezużytemi biletami, otrzymuje zaś w ich miejsce książeczki, opiewające na wyższą klasę przejazdów, a zawierające tyle biletów dla pracownika, wzgl. jego rodziny, ile niezużytych biletów zawierały książeczki zwrócone.

14. Każdy bilet uprawnia do bezpłatnego przewozu bagażu wagi 30 kg na każdą osobę wymienioną w bilecie.

15. W rubryce, przeznaczonej do wskazania osób, odbywających podróż, wpisuje się **czytelnie, atramentem:** W biletach wydanych dla użytku pracowników — imię i nazwisko pracownika tudzież jego tytuł służbowy; w biletach wydanych dla użytku członków rodzin pracowników — imiona osób, które mają odbyć podróż, stosunek ich pokrewieństwa do pracownika, tudzież imię, nazwisko i tytuł służbowy pracownika. Przykład:

BILET BEZPŁATNY

dla (............), żony (............),
imię — imiona

dzieci (............) konduktora I klasy.
imię i nazwisko pracownika

16. Jeśli na podstawie biletu odbywa podróż pasierb pracownika, lub piastunka (§ 6, poz. 5, ustęp drugi „Przepisów“), wymienia się w tej rubryce również ich nazwiska i stosunek, w jakim pozostają do pracownika.

17. W rubryce, przeznaczonej do wskazania drogi przejazdu, wpisuje się — **również czytelnie i atramentem** — stację wyjazdową i docelową, tudzież linję, którą przejazd ma się w obu kierunkach odbyć. Bilety bezpłatne uprawniają do przejazdu między dowolnemi stacjami wszystkich linij P. K. P., kierunek jednak przejazdu może być w bilecie tylko w ten sposób określony, by drogi przejazdu do stacji docelowej i przejazdu powrotnego, jeśli powrót nie odbywa się tą samą linją, tworzyły zamknięty krąg, nigdzie się nie przecinając.

18. Przed rozpoczęciem podróży wypełniony przez pracownika, wzg. członka jego rodziny bilet winien być odłączony od książeczki i ostemplowany w kasie biletowej. Ostemplowany bilet zachowuje ważność przez przeciąg 3 miesięcy od daty stempla kasy w stacji wyjazdowej. Bilet ostemplowany w ciągu ostatnich 3 miesięcy roku (październik, listopad, grudzień) zachowuje ważność również w roku następnym, do chwili upływu określonego w niniejszym ustępie 3-miesięcznego okresu. Biletów, które utraciły ważność, nie prolonguje się.

19. W czasie podróży bilet winien być okazany łącznie z dowodem tożsamości organom, przeprowadzającym kontrolę biletów, które sprawdzają w szczególności, czy numer biletu zgodny jest z nu-

merem, zanotowanym w dowodzie tożsamości. W razie stwierdzenia niezgodności numerów, bilet ulega konfiskacie, podróżny zaś ponosi przewidziane obowiązującemi przepisami konsekwencje, wynikające z odbycia podróży bez biletu.

20. Podróż, rozpoczęta na podstawie bezpłatnego biletu, może być dwukrotnie przerwana, zarówno w czasie przejazdu do stacji docelowej, jak i w czasie przejazdu powrotnego. Zanotowania przerwy dokonywa dyżurny ruchu na odwrotnej stronie biletu, w rubryce na ten cel przeznaczonej. Przed ponownem podjęciem podróży, bilet winien być ostemplowany w kasie biletowej.

21. Po ukończeniu podróży bilet winien być oddany pracownikowi stacyjnemu, przeznaczonemu do odbierania biletów od podróżnych.

22. W razie zagubienia lub zniszczenia książeczki biletowej, pracownik winien zawiadomić o tem bezzwłocznie zwierzchnika; duplikaty książeczek biletowych nie będą wydawane.

23. W razie utraty przez pracownika prawa do bezpłatnych biletów, tudzież w razie śmierci osób, uprawnionych do korzystania z biletów, książeczki biletowe winny być wraz z niezużytemi biletami zwrócone władzy, która je wydała.

24. W wyjątkowych, zasługujących na szczególne uwzględnienie przypadkach mogą pracownicy, którzy wykorzystali wszystkie wydane im na dany rok w formie książeczki bilety, otrzymać dalsze pojedyńcze bezpłatne bilety do prywatnego użytku. Bilety te wydają im, na podstawie wniesionych przez nich próśb, Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych (Biura, Kierownictwo), na mocy każdorazowej decyzji Dyrektora K. P. (Naczelnika Biura, Kierownika).

25. Wszelkie nadużycia z biletami będą karane surowo, jako występki służbowe, niezależnie od konfiskaty biletu, pozbawienia prawa do korzystania z dokumentów przejazdowych i przewozowych na przeciąg co najmniej jednego roku lub na stałe, tudzież ewentualnej odpowiedzialności karnosądowej (§ 18 „Przepisów").

26. Pracownicy umowni, dziennie płatni (czasowi) będą otrzymywać nadal dla siebie — w razie wyjazdu na urlop i w dni wolne od pracy, tudzież dla swych rodzin **pojedyńcze** bezpłatne bilety jednorazowe w sposób ustalony w Przepisach A 6; bilety te będą im wydawać, od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych (Urzędy, podległe bezpośrednio Ministerstwu Komunikacji).

27. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 maja 1933 r. Z tą chwilą tracą moc obowiązującą odnośne postanowienia „Przepisów" A. 6, uregulowane odmiennie tem rozporządzeniem. Na okres czasu od 1 maja do 31 grudnia 1933 r. otrzymają pracownicy dla własnego użytku 9 biletów, w tem 7 uprawniających do przejazdu pociągami osobowemi, oraz 2 — pociągami pośpiesznemi, dla użytku zaś swych rodzin — taką ilość biletów, by łącznie z biletami, wykorzystanemi w pierwszych czterech miesiącach 1933 r., nie przekraczały ilości należnych rodzinom trzech biletów rocznie.

31.

Nr. P. U. III. 62/23 z dnia 14 lutego 1933 r. w sprawie opłat za książeczki biletowe dla pracowników kolejowych.

W wykonaniu postanowień ustępu 2 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 8.II. 1933, Nr. P. U. III. 62/21 w sprawie zaopatrywania pracowników w bezpłatne bilety jednorazowe, Ministerstwo Komunikacji zarządza co następuje:

Tytułem opłaty za książeczki biletowe na rok 1933 i 1934, względnie, u pracowników korzystających z bezpłatnych biletów okresowych na całą sieć P. K. P. za bilety okresowe, potrącą Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych (Biura, Kierownictwo) w dniu 1 maja 1933 r. w listach płac (zarobkowych) wszystkim bez wyjątku pracownikom, wymienionym w ustępie 1 powyższego rozporządzenia a uprawnionym do korzystania z ulg przejazdowych kwotę 40 groszy; jednolitą tę opłatę należy potrącić zarówno tym pracownikom, którzy otrzymają jedną lub dwie książeczki, jak i tym, którzy nie będą korzystali z kisążeczek (pracownicy nieposiadający rodziny, a korzystający z biletów okresowych na całą sieć P. K. P.). Pracownicy natomiast, którzy nabędą prawo do ulg przejazdowych po dniu 1 maja 1933 r., otrzymają książeczki biletowe bezpłatnie.

Potrącone tytułem opłaty za książeczki biletowe kwoty należy zarachować na dochody dz. 2 rozdz. 2 § 15 poz. 2.

Zwrot 40-groszowej opłaty może mieć miejsce tylko w przypadku zwrotu książeczki biletowej (ust. 23 rozporządzenia), zawierającej całkowitą pełną ilość biletów. Kwoty zwrócone, należy zaliczać na wyżej wspomnianą pozycję budżetową.

SPRAWY HANDLOWO-TARYFOWE.

32.

Nr. Hou-169 z dnia 7 lutego 1933 w sprawie ulg taryfowych na przewóz osadników oraz ich mienia i inwentarza.

Delegaci grup osadniczych, którzy jadą w celu obejrzenia parcelowanych terenów i zawarcia umów, mogą korzystać z 50% zniżki od opłat według taryfy normalnej przy przejeździe w wagonach kl. III pociągów osobowych i mieszanych w jedną i drugą stronę, grupy zaś osadnicze lub oddzielne rodziny, przenoszące się wraz ze swem mieniem i inwentarzem, — z 75% zniżki od opłat według taryfy normalnej przy przejeździe w wagonach kl. III pociągów osobowych i mieszanych z dotychczasowych siedzib do ziem, nabytych z parcelacji.

Dzieci poniżej 4 lat przewozi się bezpłatnie (§ 7 R. P. O.).

„Przewóz mienia osadników (łącznie z żywym inwentarzem) może odbywać się temiż pociągami co i osadników t. zn. osobowemi przyczem do listu przewozowego winno być wpisane odnośne żądanie. Wówczas przewoźne oblicza się według klasy P. II względnie P 2 podwyższonej o 25% za pociąg osobo-

wy — i do tak obliczonego przewoźnego stosuje się zniżkę 75% t. zn. 1/4 taryfy.

Przy przewozie mienia osadników jako przesyłki zwyczajne stosuje się taryfę normalną obniżoną o 75% t. zn. 1/4 klasy 12 (poz. 1862 K. t.) względnie 1/4 klasy drobnicowej normalnej".

Ulgi te stosować należy na P. K. P. na podstawie imiennych zaświadczeń, wydawanych przez właściwych Komisarzów Ziemskich według wzorów załączonych (wzór Nr. 1 i Nr. 2), przyczem w zaświadczeniu Nr. 2 powinien być wymieniony przewodnik grupy, a na stronie odwrotnej powinni być wyszczególnieni wspólnie z nim jadący osadnicy wzgl. członkowie rodzin, lub też do zaświadczenia powinna być dołączona lista imienna jadących, poświadczona przez wystawcę zaświadczenia.

Zaświadczenia powinny być dokładnie wypełnione; zaświadczenia wypełnione nienależycie, z poprawkami, dopiskami i t. p. należy uznawać za nieważne i odbierać posiadaczowi.

Termin ważności zaświadczeń 3-miesięczny, licząc od daty wystawienia.

Czasowo jednak, nie dłużej jak do dnia 31 grudnia 1933 r., w celu uzyskania ulg powyższych za uiszczeniem przypadających kolei ulgowych opłat przejazdowych i przewozowych w gotówce, mogą być wydawane zaświadczenia przez Komisarzów Ziemskich na formularzach (Przepisy służbowe Nr. H-1, Zał. 3, Rozd. D, wzór Nr. 1 i Nr. 2), ustalonych rozporządzeniem Ministra Kolei Żelaznych z dnia 20 lutego 1920 r. o kredytowanym przewozie osadników (Dz. U. R. P. z 1920 r. Nr. 23, poz. 133), mianowicie:

1) dla delegatów celem uzyskania 50% zniżki — odcinek B formularza koloru zielonego (wzór Nr. 1);

2) dla grup wzgl. rodzin osadniczych celem uzyskania 75% zniżki — odcinki B i A formularza koloru czerwonego (wzór Nr. 2).

W zaświadczeniach tych, należycie wypełnionych, powinny być wykreślone słowa „przejazd kredytowany" wzgl. przewóz za kredytowaniem 50% należności, a natomiast wpisane odręcznie „opłata gotówką".

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie od dnia 15 lutego 1933 r.

Wzór Nr. 1.

Komisarz Ziemski
w . . . .

ZAŚWIADCZENIE Nr. . . . .

do uzyskania 50% zniżki kolejowej (Rozporządzenie Min. Kom. z dnia 7 lutego 1933 r. Nr. Hou-169).

Okaziciel niniejszego p. . . . . (Imię i . . . . nazwisko), delegat grupy osadniczej ma prawo do otrzymania za połowę normalnej opłaty taryfowej (50% zniżki) biletu kl. III na pociągi osobowe lub mieszane na przejazd jednorazowy

od stacji . . . .
do stacji . . . .

i zprowrotem

od stacji . . . .
do stacji . . . .

Ważne do dnia . . . . 1933 r.

Wydano dnia . . . . 1933 r.

pieczęć

Komisarz Ziemski
(podpis)

Na podróż „tam" wydano bilet ulgowy Nr. do stacji (Datownik) (podpis kasjera)	Na podróż powrotną wydano bilet Nr. do stacji (Datownik) (podpis kasjera)

Wzór Nr. 2.

Komisarz Ziemski
w . . . .

ZAŚWIADCZENIE Nr. . . . .

do uzyskania 75% zniżki kolejowej (Rozporządz. Min. Kom. z dnia 7 lutego 1933 r. Nr. Hou-169).

Okaziciel niniejszego p. . . . . . . (Imię i . . . . nazwisko), przewodnik grupy osadniczej, składającej się z . . . . . osób, ma prawo do otrzymania za opłatą 1/4 taryfy normalnej (75% zniżki) biletów klasy III na pociągi osobowe lub mieszane na przejazd jednorazowy

od stacji . . . .
do stacji . . . .

oraz

do nadania do przewozu mienia osadników i inwentarza za opłatą 1/4 odnośnej taryfy normalnej (75% zniżki).

Opłaty przejazdowe pobiera się za rzeczywistą ilość jadących osób.

Ważne do dnia . . . . 1933 r.

Wydano dnia . . . . 1933 r.

pieczęć

Komisarz Ziemski
(podpis)

Wydano blankietowy bilet zbiorowy Nr. .... do stacji .... (datownik) (podpis kasjera)

SPRAWY RUCHU KOLEJOWEGO.

33.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 14 lutego 1933 r. Nr. R. O. VI. 253/2 o uprawnieniu organów Straży Granicznej do korzystania z kolejowych telefonów i połączeń telefonicznych.

Niniejszem zezwalam organom Straży Granicznej na bezpłatne korzystanie z kolejowych telefonów i połączeń telefonicznych w wyjątkowych wypadkach, gdy pocztowe połączenia telefoniczne z jakichkolwiek przyczyn (znaczna odległość, pora nocna i t. p.) byłyby w danej chwili niedostępne.

Korzystanie z telefonów kolejowych i połączeń telefonicznych przez organa Straży Granicznej ogranicza się do prowadzenia rozmów telefonicznych w pasie granicznym w sprawach wyłącznie służbowych, niecierpiących zwłoki i związanych z bezpieczeństwem publicznem.

Rozmowy telefoniczne pozamiejscowe prowadzone z aparatów telefonicznych kolejowych po przewodach Ministerstwa Poczt i Telegrafów przez organa Straży Garnicznej opłacać będzie Straż Graniczna, pokrywając rzeczywisty koszt prowadzonych rozmów, według rachunków przesłanych Dyrekcjom Okręgowym Kolei Państwowych przez zainteresowane urzędy pocztowe.

Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych będą przesyłać do Okręgowych Inspektoratów Straży Granicznej, wykazy rozmów telefonicznych pozamiejscowych prowadzonych przez organa Straży Granicznej, obejmujące wyciągi z rachunków nadesłanych przez poszczególne urzędy pocztowe do opłaty, podając jednocześnie, w jaki sposób i dokąd należy wpłacić należność za rozmowy.

34.

Nr. R. O. III. 111/6 z dnia 6 lutego 1933 roku w sprawie niepokojenia podróżnych w pociągach, przez żebraków, przekupniów, sprzedawców gazet i t. p.

Pomimo niejednokrotnych rozporządzeń i okólników Ministerstwa Komunikacji, dotyczących zapewnienia spokoju podróżnym w pociągach, postanowienia te w dalszym ciągu nie są należycie przestrzegane przez służbę stacyjną i pociągową, o czem świadczą napływające do Ministerstwa Komunikacji skargi.

W jednej z licznych skarg zwrócono uwagę, że na niektórych stacjach do pociągów pasażerskich, a nawet i do pociągów pośpiesznych ruchu międzynarodowego wpadają do wagonów bosi chłopcy, którzy, jadącym w pociągu, proponują sprzedaż owoców, jagód i gazet lub proszą o zwrot pism przeczytanych, co chwila wchodząc do przedziałów i niepokojąc podróżnych. Na innych stacjach zauważono, że tacy chłopcy, biegając boso po kałużach wody na peronach, opryskują podróżnych. Również często widzi się w pociągach przed odjazdem ze stacji początkowych lub podczas jazdy, jak żebracy i żebraczki oraz różnego rodzaju kwestarze prawie, że teroryzują moralnie podróżnych, a przekupnie, przeciskając się przez korytarze wagonów, niszczą koszami ubrania podróżnych i wewnętrzne urządzenia wagonów.

Ponieważ stan taki nie może być nadal tolerowany Ministerstwo Komunikacji przypomina i potwierdza wszystkie poprzednio wydane w tej sprawie rozporządzenia i poleca przedsięwziąć bezwzględne środki do usunięcia wymienionych nieporządków.

W razie niemożności usunięcia lub niedopuszczenia do tego rodzaju niewłaściwości środkami służby kolejowej, należy uciekać się do pomocy organów Policji Państwowej na podstawie rozporządzenia Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z dnia 18 listopada 1932 roku za Nr. A. P. 58/3, niżej podanego.

W każdym stwierdzonym przypadku winy pracowników kolejowych, należy winnych bezwzględnie pociągać do surowej odpowiedzialności.

MINISTERSTWO
SPRAW WEWNĘTRZNYCH
Nr. A. P. 58/3
Niepokojenie podróżnych w pociągach pasażerskich.

Warszawa, dnia 18 listopada 1932 r.

Do

P. P. Wojewodów (wszystkich) i P. Komisarza Rządu m. st. Warszawy.

Zwraca uwagę fakt, że do pociągów pasażerskich wchodzą różne niepowołane osoby jak przekupnie, nieuprawnieni sprzedawcy gazet, żebracy i t. p. i przez swój natrętny sposób zwracania się do podróżnych, a często także przez swój wysoce zaniedbany wygląd zewnętrzny, obrzydzają pasażerom odbywanie podróży koleją. Wymienione fakty poniżają oczywiście prestiż polskich kolei.

Ponieważ funkcjonarjusze kolejowi nie mogą sobie sami z tą plagą dać rady, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych prosi Panów Wojewodów (Pana Komisarza Rządu) o wydanie zarządzeń, aby organa Policji Państwowej użyczały swej pomocy funkcjonarjuszom kolejowym w zwalczaniu przedstawionego powyżej stanu rzeczy.

Dyrektor Departamentu:
(—) *Weisbrod.*

35.

Nr. R. O. V. 210/29 z dnia 31 stycznia 1933 r. o niezatrzymywaniu pociągów towarowych na szlaku w przypadkach rabunku węgla z wagonów.

Przy badaniu spraw napadów rabunkowych na pociągi przewożące węgiel, zostało stwierdzone, że zatrzymywanie w tych przypadkach pociągu na szlaku daje wyniki ujemne.

Drużyna pociągowa nie jest bowiem najczęściej w stanie zatrzymać rabusiów, napadających na pociągi w liczbie znacznie przewyższającej zespół drużyny, ani też zebrać zrzuconego, nieraz na przestrzeni paru kilometrów, węgla. Złoczyńcy zaś, po zrzuceniu węgla, korzystając z zatrzymania pociągu, schodzą bezpiecznie z wagonów i po steroryzowaniu drużyny pociągowej, oddalają się bezkarnie. Natomiast praktyka wykazała, że prędki bieg pociągu najskuteczniej chroni go od napadu lub też udaremnia bezkarną ucieczkę złoczyńcom.

Ministerstwo Komunikacji, ze względu na powyżej przytoczone okoliczności, poleca, w razie napadu rabunkowego na wagony z węglem, pociągu na szlaku nie zatrzymywać.

O dokonanym rabunku kierownik pociągu obowiązany jest zameldować dyżurnemu ruchu na najbliższej od miejsca napadu stacji, w tym też celu, gdyby pociąg nie miał na niej wyznaczonego postoju — należy pociąg na tej stacji bezwzględnie zatrzymać.

36.

Nr. R. P. III. 42/1 z dnia 3 lutego 1933 r. w sprawie zbioru adresów R. I. C.

W zbiorze adresów Zarządów należących do Związku RIC wysłanym Dyrekcjom O. K. P. w dniu 20.XII. 30 r. przy piśmie Nr. IV/4/8981/30, należy odręcznie zrobić następujące poprawki:

W pozycji 25 „Oesterreich" na stronie 9 w rubryce 6 w punkcie 1 i 2 po zdaniu „... an die nächstgelegene Werkstätte in..." należy wpisać: Knittelfeld, Linz, Simmering, St. Pölten, Wagenausbesserungstelle Feldkirch, Zugförderungsleitung, Innsbruck — West".

W pozycji „Oesterreichische Bundesbahnen" oraz „Wien—Pottendorf—Wr. Neustädter Banh."—w rubryce 5 i 7 należy wykreślić „Betriebsdirektion W. D., Wien XV, Mariahilferstrasse 132" i wpisać nowy adres „Maschinendirektion V/2, Wien I, Schwarzenbergplatz 3".

W rubryce 8 adres podany w punkcie 2, zmienić na: „Wagenverwaltungsstelle der Oesterreichische Bundesbahnen, Wien XV — Mariahilferstrasse 132".

SPRAWY ZASOBÓW KOLEJOWYCH.

37.

Nr. MZ. III. 60.2 z dnia 27.II-33 r. w sprawie stosowania na P. K. P. warunków technicznych dostawy poduszek maźnicznych.

Ministerstwo Komunikacji poleca z dniem ogłoszenia niniejszego stosować na P. K. P. niżej podane warunki techniczne dostawy poduszek maźnicznych.

Jednocześnie tracą moc poprzednie warunki w tym przedmiocie, zatwierdzone dnia 8/VIII — 1929 r.

Warunki techniczne dostawy poduszek maźnicznych dla P. K. P.

I. Materjał.

Poduszki maźniczne powinny składać się z 3-ch części: baranka, knotów i podłoża.

Splot baranka poduszki powinien być skręcony z nici bawełnianych i wełnianych w stosunku objętościowym: 1/3 bawełny i 2/3 wełny.

Knoty poduszki powinny być skręcone z nici bawełnianych. Podłoże poduszki powinno być wytkane z nici bawełnianych i lnianych, przyczem w osnowie — w połowie z nici bawełnianych potrójnie skręconych i w połowie z nici lnianych skręconych poczwórnie, w wątku zaś — z nici lnianych pojedyńczych.

Wełna, użyta do wyrobu baranka poduszki maźnicznej, powinna być czysta, o długich włóknach bez wyczesek; użycie innych włókien, a w szczególności sztucznego jedwabiu, jest niedopuszczalne.

Bawełna, użyta do wyrobu baranka i kontów poduszki, powinna być dobrego gatunku, dobrze oczyszczona i mocno wsiąkliwa (patrz V — Badania próbne); bawełna nie powinna zawierać włókien innych roślinnego pochodzenia.

Bawełna, użyta do wyrobu podłoża poduszki, może zawierać włókna lniane.

Przędza lniana, użyta do wyrobu podłoża poduszki, powinna być oczesana i składać się z włókien długich bez zawartości pakuł.

II. Wymiary.

Wymiary części poduszki, baranka i podłoża, pasm knotów ich rozmieszczenie, tudzież ilość knotów w pasmach powinny odpowiadać wymiarom, podanym na rysunkach poduszek maźnicznych, zatwierdzonych urzędowo i dołączonych do zamówienia.

Grubość splotu baranka i knota bawełnianego poduszek maźnicznych powinna wynosić 2 do 2,5 mm w stanie wolnym.

Wysokość nierozciętych oczek baranka w poduszkach powinna wynosić nad podłożem 15 mm, długość zaś knota, licząc od podłoża, powinna wynosić 140 mm.

III. Ciężar poduszek maźnicznych.

Ciężar jednej kompletnej poduszki maźnicznej składającej się z baranka, podłoża i knotów powinien wynosić zależnie od typu poduszek:

1) około 211 g w poduszkach wymiarów 275 x 160 mm (używanych do wagonów wytwórni Breda),
2) około 148 g w poduszkach wymiarów 230 x 125 mm (używanych do wagonów pochodzenia austrjackiego),

3) około 135 g w poduszkach wymiarów 210 x 125 mm (używanych do wagonów pulmanowskich),

4) około 111 g w poduszkach wymiarów 180 x 110 mm (używanych do wagonów osobowych 2 i 3 osiowych oraz towarowych).

W celu stwierdzenia procentowej zawartości wilgoci próbne poduszki maźniczne należy poddać wysuszeniu w przeciągu 3 godzin w temperaturze 40° do 50°C w dobrze przewietrzonym piecyku do suszenia; po zważeniu ich określa się procentowe zmniejszenie wagi w stosunku do wagi pierwotnej przed wysuszeniem. Wilgoci, stwierdzonej w sposób powyższy, nie powinno być więcej niż 8%; poduszki maźniczne o większym procencie wilgoci należy odrzucić.

Waga wysuszonych poduszek maźnicznych powinna wynosić: poduszek pod 1) 194 g, pod 2) 136 g, pod 3) 124 g i pod 4) 102 g, przyczem dopuszczalna jest tolerancja w granicach od 5% do + 5%.

UWAGA. Przy zakupach poduszek maźnicznych innych wymiarów odpowiednie ciężary takich kompletnych poduszek w stanie niewysuszonym i wysuszonym w sposób powyżej opisany powinny być każdorazowo podawane przez Dyrekcję w zamówieniu.

IV. Wyrób splotów i sposób tkania.

Splot baranka poduszki maźnicznej powinien być skręcony z 4-ch nici ze stopniem skręcenia odpowiadającym skokowi nici około 11 mm; każda z 4-ch nici splotu powinna być skręcona z jednej nitki bawełnianej, i jednej nitki wełnianej, dwa razy grubszej niż bawełniana; stosunek zatem objętościowy bawełny i wełny w każdej nici splotu baranka powinien wynosić: 1/3 bawełny i 2/3 wełny.

Splot baranka powinien być przetkany podwójnie w podłożu poduszki tak, aby tworzył z nieprzeciętych oczek górną powierzchnię baranka o jednakowej wysokości 15 mm nad podłożem poduszki.

Ilość nieprzeciętych oczek baranka poduszki powinna wynosić na 1 cm bieżący: wątku — 3 szt., osnowy — 4 szt., czyli na 1 cm² baranka powinno być — 12 oczek.

Splot bawełniany użyty na knoty powinien być skręcony z 6-ciu nici ze stopniem skręcenia, odpowiadającym skokowi nici około 8 mm; splot powinien być podwójnie przetkany w podłożu poduszki, tworząc pasma knotów; knoty w kształcie nieprzeciętych pętli o jednakowej długości 140 mm powinny zwisać pod podłożem poduszki.

Podłoże bawełniano-lniane poduszki powinno być tak wytkane, aby było ścisłe i mocne; krótsze boki podłoża poduszki powinny być obdziergane.

Powierzchnia baranka poduszek maźnicznych powinna być opalona z wystających włókien.

V. Badania próbne.

Z każdej dostarczonej 50 kilogramowej partji poduszek należy wybrać do badań najmniej 2 poduszki, niemniej jednak niż 2 poduszki w ogólnej ilości, sprawdzić wymiary i ciężar poduszek, przed wysuszeniem i po wysuszeniu i określić procent wilgoci, oraz poddać badaniu ich materjał, układ splotów i sposób tkania. W razie ujemnych wyników badania zewnętrznego dostarczone poduszki maźniczne należy odrzucić; w przeciwnym razie niemniej niż w 2% dostarczonych poduszek lecz nie mniej niż w 2-ch poduszkach należy poddać sploty baranka i knoty próbie na wsiąkliwość.

Wtym celu należy sploty baranka i knoty poduszek zawiesić w stanie lekko naciągniętym nad naczyniem, napełnionem smarem wagonowym, i końce splotów zanurzyć w smarze; po upływie 24 godzin smar powinien podnieść się do wysokości 100 do 120 mm, licząc od poziomu smaru w naczyniu.

VI. Badania powtórne.

W razie ujemnych wyników badania próbnego można na żądanie i koszt dostawcy wykonać badanie powtórne, jednak z podwójną ilością poduszek maźnicznych, przyczem ujemne wyniki chociażby jednej próby dają prawo odrzucenia całej partji poduszek, z której próba była brana, dostawca zaś nie ma prawa do żadnego odszkodowania za poniesione straty.

P. K. P. Ser. Z. Nr. 222.

ZMIANY SKŁADU OSOBOWEGO KOMISYJ DYSCYPLINARNYCH.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 27/II 1933 r. Nr. P. O. V. 129/9 w sprawie zmian w składzie członków Komisji Dyscyplinarnej (pochodzących z nominacji) przy Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku.

Na podstawie § 72 ustęp 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8.VII. 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 86/32 poz. 736) mianuję Naczelnika Wydziału Finansowego Dyrekcji Okręgowej K. P. w Gdańsku **Stanisława Żmurkę** — Zastępcą Przewodniczącego Komisji Dyscyplinarnej przy tej samej Dyrekcji w miejsce b. Naczelnika Wydziału **Antoniego Chilarskiego,** którego mandat wygasł na podstawie § 80 punktu 2 wspomnianego wyżej rozporządzenia.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 9 lutego 1933 r. Nr. P. O. V. 129/1 w sprawie zmian w liście członków Komisji Dyscyplinarnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Stanisławowie, pochodzących z nominacji.

D-ra Józefa Chojnackiego pełniącego obowiązki Naczelnika Wydziału Prawnego Dyrekcji Okrę-

gowej Kolei Państwowych w Stanisławowie, — mianuję Przewodniczącym Komisji Dyscyplinarnej przy tej Dyrekcji w miejsce **D-ra Jakóba Grauera,** Wicedyrektora Kolei Państwowych w Stanisławowie, — którego mandat wygasł na podstawie § 80, ustęp 2 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8.VII. 1929 r. w brzmieniu ogłoszonem w Dzienniku U. R. P. Nr. 86 z 12.X. 1932, poz. 736.

RUCH SŁUŻBOWY W D. O. K. P.

Przeniesienie:

Jakubiak Czesław, Starszy Referendarz Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku — na stanowisko Starszego Kontrolera Taryfowego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

Nr. P. O. III. 10009/1 z dnia 27.II. 1933 r.

Przeniesienie z urzędu.

Inż. Landsberg Aleksander, Naczelnik Wydziału Ruchu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu — do Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku w charkterze Radcy Kolei Państwowych, z przydziałem służbowym w Bydgoszczy.

Nr. P. O. III. 6227/1 z dnia 27.II. 1933 r.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr. 63590. 11.II.33. 8.500.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, telefon wewn. M. K. 8.26.28). Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego (Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych) Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Prenumerata wynosi rocznie 8 zł., kwartalnie 2 zł. Cena poszczególnego numeru 50 gr. — Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach wszystkich Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.



DODATEK

DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Nr. 4. Warszawa, dnia 15 kwietnia 1933. **Rok XV.**

T R E Ś Ć:

SPIS TERMINOLOGICZNY Nr. 5

TERMINÓW, ODNOSZĄCYCH SIĘ DO SPRAW: OGÓLNYCH I OSOBOWYCH, FINANSOWYCH, HANDLOWYCH, RUCHOWYCH, DROGOWYCH, MECHANICZNYCH I ZASOBÓW.

(Zatwierdzony przez Ministra Komunikacji dnia 23 marca 1933 roku).

I. Sprawy ogólne i osobowe.

Terminy niewłaściwe	Terminy właściwe
Dar z łaski	Zaopatrzenie wyjątkowe
Jechać w służbie (niem.)	Jechać służbowo, albo jechać pełniąc służbę
Pełne uposażenie	Uposażenie całkowite
Przedstawić w porządku służbowym (w znaczeniu sposobu załatwienia)	Przedstawić w trybie służbowym, drogą służbową
Stawianie (kogo lub czego) do dyspozycji	Oddawanie do dyspozycji
Urzędnik konceptowy	Referent

II. Sprawy finansowe.

Koncern	Zrzeszenie (koncern)
Przychodować	Zapisać na przychód
Rozchodować	Zapisać na rozchód

III. Sprawy handlowe.

Biuro wyrównawcze (niem. Ausgleichstelle)	Biuro poszukiwania przesyłek
Tworzyć taryfę	Układać taryfę

Terminy niemieckie	Równoznaczniki polskie
Frachtberechnungsabschnitt	Odcinek taryfowania
Schnitttarif	Taryfa odcinkowa
Schnittpunkt	Taryfowy punkt styczny
Zollsendung	Przesyłka celna
Zollpflichtige Sendung	Przesyłka podlegająca ocleniu

IV. Sprawy ruchu kolejowego.

Terminy niewłaściwe	Terminy właściwe
Biuro instradacyjne	Biuro kierowania transportów
Instradować transport	Skierować transport, wyznaczyć drogę transportu
Komposter	Datownik biletowy
Miejsce ładunkowe	Miejsce ładowania
Niepięcie ruchu	Natężenie ruchu
Pociąg umyślny	Pociąg nadzwyczajny na zamówienie
Podawanie wagonów na bocznicę	Odstawianie wagonów na bocznicę
Posterunek zwrotnicowy	Posterunek zwrotniczy
Regulamin stacji	Regulamin stacyjny
Stacja przejściowa	Stacja pośrednia (w odróżnieniu od końcowej), albo stacja przechodnia (w odróżnieniu od stacji typu czołowego)
Tor przyjściowy	Tor przyjazdowy
Tor odwodowy	Żeberko ochronne

Terminy niemieckie	Równoznaczniki polskie
Zugfolgeinterwall	Odbieg pociągu (odstęp czasu, w jakim można wyprawiać pociągi za sobą, nie powodując zatrzymania pociągu następnego na posterunku blokowym)

V. Sprawy drogowe.

Terminy niewłaściwe	Terminy właściwe
Antyseptyk	Płyn przeciwgnilny
Arka	Łuk
Arkowy	Łukowy
Bocznice szlakowe, linjowe	Bocznice na szlaku
Budowa spodnia	Podtorze
Budowa wierzchnia	Nawierzchnia
Dzieła sztuki	Dzieła sztuki technicznej (mosty, przepusty, tunele i inne budowle z wyjątkiem budowli architektonicznych czyli budynków)
Grzechotki do otworów	Grzechotki do wiercenia otworów
Impregnat	Środek do nasycania, syciwo
Komory łubkowe	Wnęki łubkowe
Konserwacja toru	Utrzymanie (dozór i naprawa) toru
Konsola	Wspornik
Koszarka	Dom zawiadowcy odcinka drogowego
Kozły rusztowaniowe	Kozły do rusztowań
Luźniki	Przekładki luzowe
Łuk koszowy	Łuk kabłąkowaty
Motyki do zaciosywania podkładów	Ciosaki do zaciosywania podkładów
Nagiel drewniany	Ćwiek
Nicenie	Nitowanie
Niweleta	Linja pochyleń
Odległość między osiami torów	Rozstaw torów
Podrozjezdnice	Podrozjazdnice
Podejście do stacji	Dojście do stacji
Podkłady podzłączowe	Podkłady przyzłączowe
Podwyższenie szyny zewnętrznej względem wewnętrznej	Przechyłka toru
Podżarcie główki haka	Podcięcie główki haka
Pojony (podkład)	Nasycony (podkład)
Próba uderzenia, rozerwania	Próba na uderzenie, na rozerwanie
Prześwit toru	Szerokość toru
Rapka	Rabka (narzędzie do wybijania haków z podkładów).

Terminy niewłaściwe	Terminy właściwe
Regulowanie położenia osi toru w planie	Nasuwanie toru do właściwego położenia w planie
Reper	Znak stały poziomowania (reper)
Słupek stały wysokościowy	Słupek stały poziomowania
Szczelina dylatacyjna	Przerwa wyrównawcza
Wymiana szyn, podkładów i t. p. zupełna, całkowita	Wymiana szyn, podkładów i t. p. ciągła
Wymiana szyn, podkładów i t. p. pojedyńcza	Wymiana szyn, podkładów i t. p. pojedyńczo
Zjeżdżenie główki szyny	Starcie główki szyny

VI. Sprawy mechaniczne.

Aliaż	Stop
Aliaż stopny	Stop łatwo topliwy
Cierne koło, tarcza i t. p.	Koło trące, tarcza trąca i t. p.
Delegowanie parowozu	Przydzielenie czasowe parowozu
Główka przepustnicy	Głowica przepustnicy
Kamień kulisowy	Wodzik jarzma kulisy
Korki bezpieczeństwa	Korki topliwe
Ogołocić podniebienie paleniska	Obnażyć podniebienie paleniska
Park wagonowy	Tabor wagonowy
Piły cyrkularne	Piły tarczowe
Powierzchnia obiegu obręczy, kół	Powierzchnia toczna
Przewaga wagonu	Przeważenie wagonu
Rewizja jednoroczna wagonów	Rewizja wagonów doroczna
Rękaw żórawia	Ramię żórawia
Sztucer	Kruciec
Tarciowa powierzchnia (niem. Reibungsfläche)	Powierzchnia tarcia
Tory naprawcze	Tory naprawy
Wagony z przedziałami otwartemi	Wagony z przedziałami niezamykanemi
Wagony z przedziałami zamkniętemi	Wagony z przedziałami zamykanemi
Wagony miękkie	Wagony wyściełane
Wagony twarde	Wagony niewyściełane
Winda	Dźwig
Wycior w kotle	Wyczystka
Wyposażenie techniczne	Zaopatrzenie techniczne
Zestawy kołowe	Zestawy kół
Żelazo fasonowe	Żelazo kształtowe

VIa. Sprawy zasobów.

Artykuły szmerglowe	Wyroby szmerglowe
Figura węgla	Stos węgla
Inwentarzowanie	Wpisanie do inwentarza
Inwentaryzacja	Spisanie inwentarza
Karta inwentaryzacyjna	Karta inwentarzowa
Książka figur	Książka kontroli stosów

Komisja Językowa podaje znaczenia następujących terminów:

1. Tabor kolejowy	Nazwa zbiorowa wszelkich pojazdów wchodzących w skład pociągów kolejowych
2. Tabor parowozowy	Nazwa zbiorowa parowozów
3. Tabor wagonowy	Nazwa zbiorowa wagonów
4. Rozstaw	Odległość między osiami dwóch przedmiotów (np. rozstaw osi wagonów)
5. Rozstęp	Odległość w świetle między przedmiotami

Ogólna praca Gdyni w tonnach.

Rodzaj ładunków	1933 r. I kwartał 75 dni roboczych	1932 r. I kwartał 74 dni roboczych	w I kwartale 1933 r. więcej + mniej — w % % w stosunku do I kwartału 1932 r.
Wywóz			
Węgiel	1.020.335	865.844	+ 17,8
Cukier	615	12.630	— 95,1
Drzewo	25.503	210	+2044,2
Inne ładunki	38.552	44.749	— 13,8
Razem	1.085.005	923.433	+ 17,5
Wwóz			
Ruda	15.912	—	—
Złom	52.735	4.380	+1104,0
Ryż	4.409	5.955	— 26,0
Nawozy sztuczne	10.231	7.995	+ 28,0
Inne ładunki	61.023	32.289	+ 89,0
Razem	144.310	50.619	+ 185,1

Ogółem wywóz przez porty zwiększył się w pierwszym kwartale r. b. w stosunku do tegoż okresu r. ub. o 177.397 tonn (+8,6%), przywóz zaś zwiększył się o 91.556 tonn (+85,9%) również przez Gdynię. Zwiększenie wywozu dotyczy głównie: węgla, zboża, drzewa i żelaza, podczas gdy wywóz cukru i produktów naftowych uległ zmniejszeniu. W przywozie zwiększeniu uległy ruda żelazna, złom i nawozy sztuczne, a zmniejszeniu ryż.

Ogólny wywóz z Polski i przywóz do Polski koleją przez granicę lądową i przez obydwa porty Gdańsk i Gdynię przedstawia się w okresie sprawozdawczym jak następuje:

(liczbą wagonów)

Rodzaj ładunków	1933 r. I kwartał 75 dni roboczych	1932 r. I kwartał 74 dni roboczych	w I kwartale 1933 r. więcej + mniej — w % % w stosunku do I kwartału 1932 r.
Wywóz			
Zboże	4.792	4.541	+ 5,5
Mąka	245	282	— 13,1
Węgiel	134.869	141.343	— 4,6
Drzewo	20.884	17.870	+ 16,9
Bawełna	432	245	+ 76,9
Materjały budowlane	1.560	857	+ 82,0
Produkcja przemysłowa	10.540	9.800	+ 7,5
Cukier	80	959	— 91,6
Pozostała aprowizacja	5.439	6.571	— 17,2
Inne ładunki	8.634	10.099	— 14,5
Razem	187.475	192.567	— 2,6
Wwóz			
Zboże	738	47	+1470,1
Mąka	1	6	— 83,3
Węgiel	363	822	— 55,3
Drzewo	46	238	— 80,7
Bawełna	1.439	1.508	— 4,6
Materjały budowlane	841	560	+ 50,2
Produkcja przemysłowa	4.803	5.121	— 6,2
Ruda żelazna	389	645	— 39,7
Pozostała aprowizacja	4.187	3.959	+ 5,7
Inne ładunki	11.223	7.056	+ 59,0
Razem	24.030	19.962	+ 20,4

Z powyższego zestawienia wynika, że ogółem wywóz z Polski zmniejszył się w okresie sprawozdawczym przeszło o 5.000 wagonów (—2,6%), natomiast przywóz zwiększył się o 4.000 wagonów zgórą (+20,4%).

Tabor parowozowy i wagonowy w dniu 1 marca 1933 r. wynosił:

Parowozów 5422, w porównaniu z marcem r. ub. (5.404) więcej o 0,3%. W naprawie było parowozów 12,08%, więcej niż w r. ub. (11,88%) o 0,20%.

Wagonów osobowych 12161, więcej niż w marcu r. ub. (12119) o 0,35%. W naprawie było wagonów osobowych 10,21%, więcej niż w r. ub. (9,19%) o 1,02%.

Wagonów towarowych 157.189, mniej niż w r. ub. (160.411) o 2%. W naprawie było wagonów towarowych 2,98%, więcej niż r. ub. (2,47%) o 0,51%.

Nowego taboru normalnotorowego fabryki dostarczyły w I kwartale r. b. ilości następujące:

parowozów osobowych	13
„ towarowych	8
wagonów osobowych	8
„ towarowych	485

Na 1 kwietnia r. b. liczba wagonów towarowych, odstawionych do rezerwy z powodu zmniejszenia się ruchu, wynosiła:

krytych	25.316
węglarek	42.964
platform	12.863
innych	547
razem	81.690 wagonów

(na 1/I. 1933 r. było w rezerwie 82.820 wagonów).

Przebieg pociągów w I kwartale r. b. wynosił:

w ruchu osobowym	15.312.052 poc. km.
„ towarowym	7.795.691 „ „
razem	23.107.743 poc. km.

W porównaniu z I kwartałem r. ub. (23.607.235 poc. km.) ogólny przebieg w okresie sprawozdawczym zmniejszył się o 2,1%, przyczem przebieg pociągów ruchu osobowego zwiększył się o 0,8%, a przebieg poc. ruchu towarowego zmniejszył się o 7,4%.

Działalność Ministerstwa Komunikacji w dziedzinie traktatowej przedstawia się jak następuje:

Celem przystosowania Przepisów Wykonawczych Paryskiej Konwencji o wolności tranzytu między Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec z 21.IV. 1921 r., zawartej przed 12-tu laty, do zmienionych w ciągu tego czasu warunków eksploatacyjnych i gospodarczych, oraz celem uwzględnienia zarazem faktu, że dawna berneńska Konwencja międzynarodowa o przewozie towarów, która stanowi prawo umowne Konwencji Paryskiej, została zastąpioną nową Konwencją berneńską z dn. 23.X. 1924 r., zawarty został dnia 14.II. 1933 polsko-niemiecki Układ w sprawie zmiany Przepisów Wykonawczych do pomienionej Paryskiej Konwencji Tranzytowej z 21.IV. 1921 r.

Równocześnie zawarte zostały dwie umowy polsko-niemieckie, z których jedna (z dnia 13.II. 1933 r.) reguluje przewóz więźniów między Prusami Wschodniemi a pozostałą częścią Niemiec przez Polskę i obszar W. M. Gdańska, a druga (z dnia 13.II. 1933 r.) reguluje przewóz większych transportów wojskowych, w myśl ust. 1 art. 109 Paryskiej Konwencji Tranzytowej z 21.IV. 1921 r.

W dniu 17.II 1933 r. podpisany został w Pradze protokół, zmieniający i uzupełniający niektóre postanowienia Konwencij polsko - czeskosłowackiej w przedmiocie uregulowania wzajemnej komunikacji kolejowej z 30.V. 1927 r., w związku z przeniesieniem na teren czeskosłowacki komunikacji dokonywanej przez CSD na odcinku tranzytowym pod Marklowicami, biegnącym na długości 4.878 m przez teren Rzeczypospolitej, oraz w następstwie tej okoliczności, że odcinek ten zakupiło Województwo Śląskie, celem stworzenia nowej komunikacji z Moszczenicy via Cieszyn do Czechosłowacji przez Marklowice.

Dnia 22.II. 1933 r. została podpisana w Stanisławowie **miejscowa umowa dodatkowa** do Układu o komunikacji kolejowej między Rzecząpospolitą Polską a Królestwem Rumunji **dla stacji** zdawczo - odbiorczej **Kuty,** oraz **umowa dodatkowa** do Konwencji między Rzecząpospolitą Polską a Królestwem Rumunji o wolności tranzytu z Polski do Polski przez Rumunję, z Kut przez Vijnitę do Śniatynia — Załucza i z Kut przez Vijnitę Stefanesti do Zaleszczyk, które mają na celu otwarcie ruchu przez Kuty do Rumunji i przez Rumunję z Kut do reszty Polski w myśl polsko-rumuńskich konwencyj kolejowych, zawartych w Bukareszcie 30.X. 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 70 i 72, z r. 1931).

Ruch ten kolejowy ma być podjęty 15.V. 1933 r.

W dziedzinie taryfowej działalność Ministerstwa Komunikacji była następująca:

Z dniem 1 lutego 1933 r. weszło w życie nowe wydanie zeszytu 3-a wraz z dodatkiem I i II do Taryfy na przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych w bezpośredniej komunikacji pomiędzy stacjami Rzeszy Niemieckiej i niemieckich kolei prywatnych z jednej strony a stacjami kolei obszaru Saary z drugiej strony, jak również pomiędzy stacjami kolei Rzeszy Niemieckiej a stacjami niemieckich kolei prywatnych tranzytem linjami obszaru Saary przez Zwiebrücken, Homburg, Jägesburg, Tirkismühle, Büschfeld i Mottach, oraz dodatek I do zeszytu 1, dodatek II do zeszytu 2 i dodatek II do zeszytu 4-go. Dodatki powyższe zawierają zmiany przepisów przewozowych oraz zmiany opłat za dodatek do pociągów pośpiesznych.

Z dniem 15 marca 1933 r. wszedł w życie dodatek 4 do zeszytu 2 Taryfy międzynarodowej na przewóz osób i bagażu w bezpośredniej komunikacji pomiędzy stacjami kolei żelaznych położonych w Polsce i na obszarze W. M. Gdańska z jednej strony, a stacjami kolei żelaznych w Rzeszy Niemieckiej z drugiej strony:

A) w komunikacji bezpośredniej,

B) w komunikacji tranzytowej przez Czechosłowację, Austrję, Węgry, zawierający zmiany tabel opłat za linje kolei niemieckich w związku z obniżeniem stawek za przewóz bagażu na wspomnianych kolejach.

Pozatem dodatek zawiera zmiany tabel opłat tranzytowych (B) w związku z upaństwowieniem kolei prywatnej Muszyna — Krynica, jak również zmiany odnośnych tabel opłat za linje kolei polskich w związku ze zniesieniem pociągów pośpiesznych na linji Stryj — Ławoczne.

W marcu 1933 r. wszedł w życie na P. K. P. dodatek 4 do taryfy międzynarodowej na przewóz osób i bagażu w bezpośredniej komunikacji pomiędzy Niemcami a Włochami przez Austrję, zawierający poza nieznacznemi zmianami i uzupełnieniami postanowień o przewozie osób i bagażu nowe zmienione tabele opłat za odcinki niemiecko-austrjackie oraz niemiecko-austrjacko-czechosłowackie.

W taryfie towarowej wewnętrznej udzielone ulg taryfowych następującym towarom:

w obrocie towarowym wewnętrznym dla zboża w ziarnie i ziarn roślin strączkowych, przy przewozie do 100 km. 20%, ponad 100 km. 10%, dla ziemniaków świeżych 17%, dla grochu i fasoli 30%, dla mleka przy przewozie do większych ośrodków spożycia 48%, dla pasz treściwych, przy przewozie do 100 km. 20%, ponad 100 km. 10%, dla superfosfatów mineralnych 10%, dla wapna nawozowego 10%, dla soli potasowych naturalnych 4%, dla soli potasowych skoncentrowanych 5%, dla węgla kamiennego brunatnego i łupkowego 63%, dla surówki żelaznej 15%, dla stali i żelaza zlewnego 11%, dla bloków podwalcowanych, kęsów, rygli i t. p. 11%, dla złomu żelaznego 20%, dla cegły budowlanej zwyczajnej, przy przewozie do 100 km. 25%, ponad 100 km. 10%, dla wyrobów stolarskich budowlanych 15%, dla sody amoniakalnej przy odległości ponad 600 km. 45%, dla śledzi i szprotów wędzonych 10%, dla używanych maszyn i aparatów rolniczych 16%.

Przy wywozie przez granicę lądową: dla drzewa celulozowego (papierówki) 24%, dla olei smołowcowych, impregnowanych i krezotowych, soli glauberskiej 33%, dla lnu, konopi 66%, dla pakuł lnianych i konopnych 49%, dla zajęcy, kuropatw i bażantów żywych przy przesyłkach drobnicowych 70%, przy przesyłkach wagonowych 40%.

Przy wywozie przez porty: dla saletry wapniowej, azotanu amonu, wapnamonu, saletry Chorzowskiej, saletry sodowej, siarczanu amonu, wapna bielącego przy wywozie 20 tys. tonn 10%, przy wywozie 30 tys. tonn 20%, dla palonego 10%, dla cementów mielonych przy wywozie 20.000 tonn 10%, przy wywozie 30.000 tonn 15%, dla papieru w rolach 28%, dla bibułki w arkuszach 22%, dla gipsu palonego 10%, dla wyciągów garbarskich roślinnych suchych 53%, dla rudy cynkowej, tlenku cynku 20%.

Przy wywozie: dla skór bawolich surowych i suchych 39%, dla rudy żelaznej manganowej, siarkowej 5%, dla złomu żelaza i stali 20%, dla wyciągów (ekstraktów) garbarskich roślinnych 53%.

Taryfa towarowa zagraniczna doznała w I kwartale r. 1933 nieznacznych drobnych zmian i uzupełnień.

Wpływy Polskich Kolei Państwowych w okresie sprawozdawczym wynosiły:

	I kwartał r. 1933	I kwartał r. 1932	w I kwartale 1933 r. więcej + mniej — niż w I kwartale 1932 r.
	złotych		
a) z przewozu podróżnych	42.101.830	55.608.147	— 24,3%
b) „ bagażu i przesyłek ekspresowych .	2.085.488	2.498.863	— 16,5%
c) „ towarów	136.442.247	158.812.956	— 14,1%
d) uboczne	2.368.819	2.690.100	— 11,9%
Razem . . .	182.998.384	219.610.066	— 16,7%

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr. 64465. 9.V.33. 8 000.